NOTICE D'UTILISATION
AGGRESSOR CRX
Ref. 44.006

Page 1

SOMMAIRE

1. Caractéristiques de l'ensemble 2
A. Emetteur 2
B. Fonctions programmables 2
C. Caractéristiques du système 3
1. Emetteur 3
2. Récepteur 3
3. Servo 3
4. Accessoires 3
5. Options 3
6. Versions disponibles 3
2. Fonctions et utilisation de l'émetteur 4
A. Interrupteur marche/arrêt 4
B. Ecran LCD 4
C. Touches de programmation 4
D. Témoin d'émission HF 4
E. Double débattement de direction D/R 5
F. Commutateur ATL 5
G. Trims de direction et de gaz 5
H. Réglage linéaire de la troisième voie 5
I. Bouton d'activation de la 3ème voie 5
J. Capot du compartiment à batterie 5
K. Antenne 5
L. Surgrip de manche 6
M. Module 6
N. Prise de charge 6
O. Volant 6
P. Réglage de dureté du volant 6
Q. Gâchette gaz/frein 6
R. Butée de freinage 6
3. Fonctions de l'émetteur et utilisation 6
4. Recharge de la batterie 7
5. Branchement des servos sur récepteur 7
A. Récepteur 8
B. Servos 8
C. Batterie 8
6. Mode de configuration 9
A. Accès au mode de configuration 9
B. Dénomination du modèle 9
C. Copie de modèle 9
D. Réinitialisation d'un modèle 10
E. Inversion du sens de rotation d'un servo 10
F. Chronomètre 10
G. Choix du mode d'action de la 3ème voie 11
H. Quitter la programmation 11
7. Mode de programmation 11
A. Choix du modèle 12
B. Sub trims 12
C. EPA (réglage des courses des servos) 12
D. Exponentiel 13
E. ABS (freinage anti-blocage) 13
F. Mixages 14
8. En cas de difficulté 15
9. Précautions d'emploi 15
10. Conseils avant les courses 15

Page 2

INTRODUCTION

MODEL RACING CAR vous remercie pour l'acquisition de l'ensemble radiocommande AGGRESSOR CRX . Cette radiocommande digitale très haut de gamme 3 voies à microprocesseur est surtout recommandée pour les modélistes exigeants qui concourrent en haute compétition. Lisez attentivement cette notice d'instruction afin de vous familiariser avec l'émetteur son mode de programmation. Nous vous souhaitons d'obtenir entière satisfaction de votre nouvel ensemble radiocommande AGGRESSOR CRX.

1. Caractéristiques de l'ensemble de radiocommande

A) Caractéristiques de l'émetteur

- Ensemble ergonomique programmable 3 voies FM à volant et poignée pistolet
- Ecran LCD multipixels à haute définition
- Module interchangeable
- Direction à double débattement (réglable instantanément)
- Commutateur d'ATL de frein (fin de course ajustable)
- Butée de freinage
- Volant à dureté réglable
- Trims numériques
- Signal acoustique de centrage des trims
- Touche de commutation de la troisième voie
- Trim numérique linéaire de la troisième voie
- Carénage de poignée interchangeable en caoutchouc disponible en plusieurs couleurs et deux tailles
- Volant à bandage mousse pour le confort de pilotage
- Prise de charge permettant l'utilisation de batterie rechargeable
- Témoin lumineux d'émission HF
- Deux vitesses de défilement du menu de programmation
- Alarme de décharge de la batterie d'émission
- Chronomètre totalisateur de la durée d'utilisation de l'émetteur

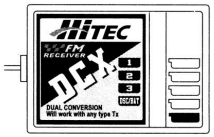
B) Fonctions programmables

- Dénomination du modèle (6 caractères)
- Choix du modèle (20 modèles)
- Sub-trims
- Choix de la fonction de troisième voie (commutation ou linéaire)
- EPA (réglage des débattements des servos)
- Débattement exponentiel pour la direction et les gaz
- ABS (freinage anti-blocage)
- Mixages direction vers AUX/Gaz vers AUX
- Chronomètre (compteur ou décompteur)
- Inversion du sens de rotation des servos
- Copie de programmation de modèle
- Réinitialisation (valeurs par défaut programmées en usine)

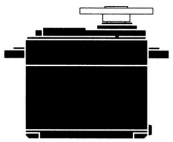
Page 3

C) Caractéristiques techniques

Emetteur



Récepteur



Servo

1. Emetteur

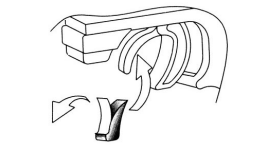
- Consommation :180 mA
- Modulation : . FM
- Alimentation : . . 8 piles alcalines R6 ou accus Ni-Cd ou Ni-MH
- Fréquences : . Bande 40 MHz

2. Récepteur

- DCX
- Modulation : FM, double conversion
- Alimentation : 4,8 V – 6 V
- Poids : 21 g
- Dimensions : 40,5 x 28 x 18 mm
- Consommation :30 mA +/- 0,3 mA
- BEC : . non

3. Servo

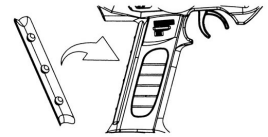
- HS-325HB
- Roulement à billes en tête, Pignons en résine à haute résistance
- Potentiomètre longue durée de vie
- Vitesse : 0,15 s/60° (6V)
- Couple : 3,5 kg.cm (6V)
- Poids : 43 g
- Dimensions : 41 x 20 x 37 mm



Accessoires (butoir de frein)

4. Accessoires

- Butoir de frein : cette petite pièce en mousse peut être collée sur le levier de freinage pour remplir l'espace entre celui-ci et votre doigt et permettre une commande plus précise.



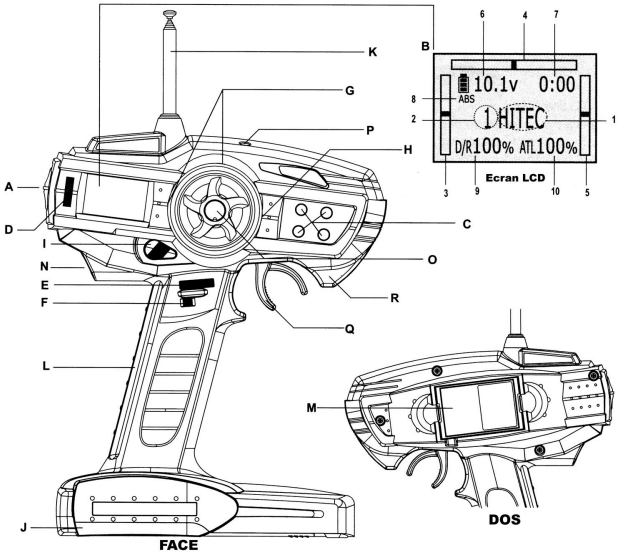
Option (carénage de poignée)

5. Options

- Surgrips de manche : rouge, bleu et noir
- Boîtier porte-piles de réception, réf. : 44.081

Page 4

2. Fonctions de l'émetteur et utilisation



A. Interrupteur marche/arrêt
B. Ecran graphique LCD
C. Touches de programmation
D. Témoin d'émission HF
E. Dual-Rate de direction
F. Bouton de réglage ATL
G. Trims de direction et de gaz
H. Réglage linéaire de 3ème voie
I. Bouton d'activation 3ème voie
J. Capot du compartiment à batteries
K. Antenne
L. Surgrip de manche
M. Module HF
N. Prise de charge
O. Volant
P. Réglage de dureté du volant
Q. Gâchette gaz/frein
R. Butée de freinage

A) Commutateur marche/arrêt

Pousser le commutateur vers le haut pour allumer l'émetteur, vers le bas pour l'éteindre.
Attention : Toujours allumer l'émetteur en premier et l'éteindre en dernier afin d'éviter des pertes de contrôle du véhicule.

B) Ecran LCD

1 Nom du modèle
2 Numéro du modèle
3 Trim de gaz/frein
4 Trim de direction
5 Voie auxiliaire
6 Indicateur de tension d'alimentation
7 Chronomètre
8 Indicateur d'antiblocage ABS
9 Valeur du Dual -Rate de direction
10 Valeur d'ATL de freinage (puissance du frein)

C) Touches de programmation

Supérieure gauche . . . . . .Fonction
Inférieure gauche . . . . . .Sélection
Supérieure droite . . . . . .Valeur +
Inférieure droite . . . . . .Valeur -

D) Témoin d'émission HF

Ce témoin n'est allumé que si l'émetteur envoie effectivement un signal

Page 5

E) Dual-Rate de direction

- Permet de régler la course totale du servo de direction.
- Tournez la molette vers l'avant avec le pouce pour augmenter le débattement (maxi 125%).
- Tournez la molette vers l'arrière avec le pouce pour réduire le débattement (mini 60%).
- Utilisez cette fonction pour ajuster finement le comportement de vos modèles en fonction de la piste.
- Augmentez le débattement de direction sur les pistes accrocheuses, diminuez-le sur les pistes glissantes.

F) Commutateur d'ATL

- Permet de régler la course maximale du servo de frein ou du variateur électronique.
- Poussez le bouton vers l'avant avec le pouce pour augmenter la force de freinage (maxi 125%)
- Tirez le bouton vers l'arrière avec le pouce pour la réduire (mini 0%)
- **Note :** N'oubliez pas qu'un réglage à 0% supprime tout freinage.

G) Trims de direction et de gaz

- Utilisez les trims pour régler finement la position des servos au neutre (repos).
- Il faut régler la fonction **ST-TRIM** de manière à ce que le véhicule aille parfaitement droit lorsque le volant est au repos.
- **Note :** Si la voiture ne peut toujours pas rouler droit avec le volant au repos et le trim tourné au maximum, décalez le palonnier du servo d'un ou deux crans ou réglez la tringlerie pour corriger le problème. Idéalement, le palonnier du servo doit avoir des débattements identiques dans les deux sens.
- Utilisez aussi la fonction **ST-TRIM** pour régler la quantité de "frein de roue libre", c'est-à-dire la force de freinage lorsque la gâchette de gaz est au repos.
- **Conseil n°1 :** Ne montez pas le palonnier sur le servo avant d'avoir allumé la radio et centré les trims et les sub-trims.
- **Conseil n° 2 :** N'oubliez jamais de vérifier la position des trims avant de faire fonctionner votre modèle.

H) Réglage linéaire de la 3ème voie

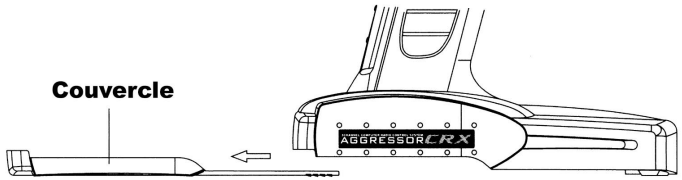
- Utilisez ce bouton pour ajuster à volonté la position du servo de la voie AUX.
- **Note :** Cette fonction est habituellement utilisée pour régler la richesse du moteur sur un bateau de course.

I) Bouton d'activation de la 3ème voie

- Utilisez ce bouton pour changer les vitesses sur les véhicules tels MTA-4® ou T-Maxx® ou autres à boîte de vitesses mécaniques.
- En pressant la touche, on provoque le déplacement du servo AUX **d'une extrémité de sa course à l'autre (-100% à +100%)**.
- **Note :** Il est possible de régler la course totale de ce servo avec la fonction **AUX EPA**.

J) Capot du compartiment à batterie

- Retirez-le pour changer ou enlever la batterie d'émission.



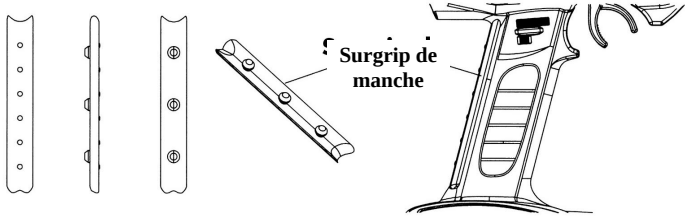
K) Antenne

- Dépliez toujours complètement l'antenne avant d'allumer l'émetteur.
- Pour retirer l'antenne, dévissez-la dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.
- **Attention :** pour replier l'antenne, ne la poussez jamais par son extrémité pour ne pas risquer de la plier.

Page 6

L) Surgrip de manche

- Le surgrip amovible évite à la main de glisser sur la poignée, permettant une meilleure prise en main de l'émetteur et donc un meilleur contrôle du modèle.
- Il est également disponible dans une variété de couleurs et de tailles pour personnaliser le look et adapter la poignée à votre morphologie.



M) Module
- Le module interchangeable détermine la bande de fréquences et le canal utilisé.
- Il est possible de changer le quartz du module pour changer de canal d'émission.
- Le module Spectra à synthèse de fréquence est disponible en option pour certaines bandes de fréquences (pour utilisation à l'étranger uniquement !)
- Pour retirer le module, rapprochez les pattes en pressant avec le pouce et l'index tout en tirant le module vers l'extérieur.

N) Prise de charge
- La prise de charge est située sous l'interrupteur marche/arrêt. Elle est adaptée au chargeur secteur HITEC CG-22 (220V). Le chargeur est inclus dans l'ensemble radio et est utilisé pour charger la batterie.
- Voir "Batterie rechargeable" pour des informations plus complètes.

O) Volant
- Il est utilisé pour contrôler la direction du modèle.

P) Réglage de dureté du volant
- Vous pouvez régler la dureté du volant en resserrant ou relâchant la tension du ressort de rappel.

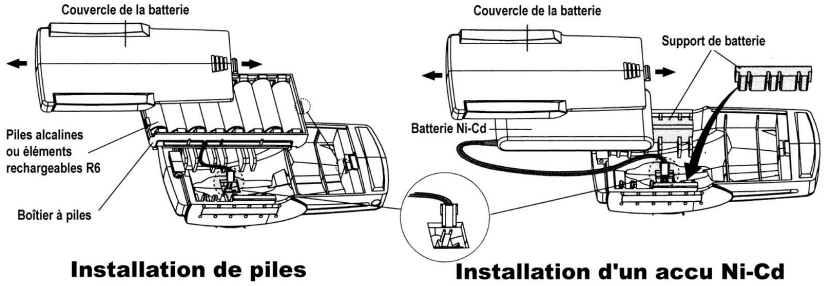
Q) Gâchette gaz/frein
- Elle est utilisée pour commander à la fois les gaz et le frein (ou la marche arrière) du modèle.
- Tirez sur la gâchette pour commander l'accélérateur, repoussez-la pour commander le frein ou éventuellement la marche arrière (seulement pour les variateurs à marche arrière).

R) Butée de freinage

Cette butée limite la course mécanique de la gâchette dans le sens du freinage.

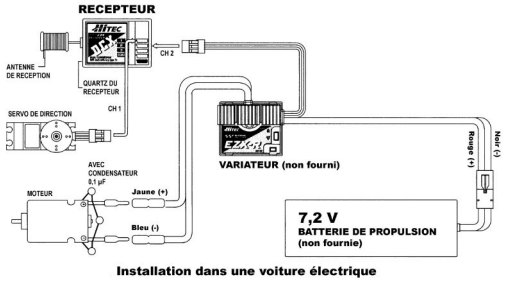
3. Installation de la batterie de l'émetteur
- Appuyez sur le capot du compartiment à batterie et faites-le coulisser dans le sens indiqué.
- Retirez le capot et mettez en place les accus ou les piles comme indiqué.
- Si vous désirez utiliser le boîtier porte-piles en option, faites très attention à la polarité de chaque pile afin de ne pas risquer d'endommager l'émetteur.
- Refermez le couvercle et assurez-vous qu'il soit bien verrouillé.

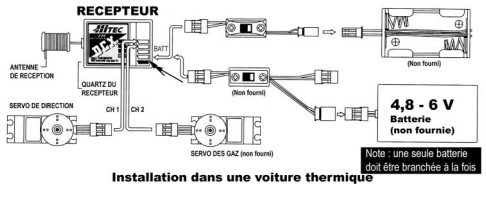
Page 7



4. Recharge de la batterie
- Branchez le chargeur HITEC CG-22 sur la prise de charge située sous l'interrupteur marche/arrêt, puis branchez le chargeur sur la prise secteur.
- **Note :** lorsque le chargeur est correctement branché sur l'émetteur, la diode rouge du chargeur s'allume pour indiquer que la charge TX est en cours. Si le témoin ne s'allume pas, vérifiez le branchement de la batterie.
- Le chargeur CG-22 peut également être utilisé pour charger une batterie de réception RX Ni-Cd 4,8 V par le deuxième cordon de l'interrupteur.
- **Note :** lorsque le chargeur est correctement branché sur la batterie de réception, la diode verte du chargeur s'allume pour indiquer que la charge est en cours. Si le témoin vert ne s'allume pas, vérifiez le branchement sur la batterie RX.
- Une charge complète de la batterie TX Ni-Cd livrée avec l'émetteur nécessite 12 à 16 heures.
- **Attention :** n'essayez jamais de charger des piles alcalines sous peine de risque d'explosion.

5. Branchement du récepteur et des servos





Page 8

A) Récepteur
- DCX double conversion
- Possibilité d'utiliser une batterie de réception séparée 4,8 -6V. Ce genre d'installation est habituellement utilisée sur un modèle à moteur thermique. Branchez comme indiqué sur les dessins ci-dessus.
- **Note :** Si l'on utilise un variateur de vitesse électronique, ce dernier alimente le récepteur en courant par la prise de la voie 2 du récepteur.
- Afin d'éviter les interférences, il est nécessaire de placer l'antenne éloignée d'au moins 5cm de tout câble conduisant du courant.
- Il est préférable de placer l'antenne verticalement dans un tube comme indiqué dans les notices des voitures.
- **Attention :** ne coupez en aucun cas l'antenne pour la raccourcir, cela réduirait la portée.

B) Servos
- Le servo HS-325HB à roulement à billes est inclus dans l'ensemble AGGRESSOR CRX.
- **Note :** utilisez toujours le servo spécifiquement conçu pour une utilisation donnée. L'emploi d'un servo insuffisamment puissant risque de l'endommager et provoquer la perte de contrôle du modèle.
- Pour l'installation correcte des servos, référez-vous aux instructions spécifiques du véhicule dans lequel ils seront installés.
- Une fois les servos mis en place, il est encore nécessaire de s'assurer qu'ils sont correctement centrés. Pour ce faire, retirez les palonniers des servos et allumez l'émetteur puis le récepteur.
- Rappelez-vous qu'il faut toujours allumer l'émetteur en premier et l'éteindre en dernier. En ne suivant pas cette procédure, vous risquez d'endommager les servos et/ou les tringleries.
- Une fois l'émetteur et le récepteur allumés, vérifiez que les servos fonctionnent correctement.
- Ensuite, centrez les trims et les sub-trims de l'émetteur et remettez en place les palonniers en veillant à ce qu'ils soient bien centrés eux aussi.
- Il est possible que les servos ne puissent pas être parfaitement centrés ; il est néanmoins important qu'ils en soient le plus proche possible. Utilisez ensuite les trims et les sub-trims pour affiner la position.

C) Batterie
- Le boîtier porte-piles fourni avec l'ensemble radiocommande doit être utilisé dans le cas d'un véhicule n'utilisant pas la propulsion électrique et nécessitant de ce fait deux servos.
- Branchez le boîtier porte-piles ou une batterie de réception Ni-Cd ou Ni-MH 4,8-6V au cordon interrupteur fourni, puis branchez le cordon interrupteur dans la prise "Batt" du récepteur (voir illustration).
- Il n'est pas nécessaire de brancher une batterie en cas d'utilisation d'une voiture électrique avec un variateur de vitesse électronique ou mécanique doté du système BEC.

Page 9

6. Mode de configuration

Ce menu déroulant permet de programmer l'émetteur pour la configuration à faire une seule fois. Il n'est plus nécessaire ensuite d'accéder à ce menu, sauf pour la programmation d'un autre modèle. Les écrans de configurations apparaissent dans l'ordre suivant :

1. Nom du modèle
2. Copie de modèle
3. Réinitialisation d'un modèle
4. Inversion du sens de rotation des servos
5. Chronomètre
6. Configuration de la voie 3

Programmation

A) Accédez au mode de configuration

- Vous accèdez à ce menu en pressant la touche **FUNC** (fonction) tout en allumant simultanément l'émetteur.
- L'écran de dénomination du modèle doit apparaître. Si ce n'est pas le cas, recommencez la procédure.

B) Nom du modèle

Reportez-vous à l'image écran de la notice originale.

- Appuyez sur les touches **DATA +** ou **–** pour sélectionner la lettre ou le symbole que vous voulez utiliser pour le nom du modèle.
- Appuyez sur la touche **SEL** (sélection) pour déplacer le curseur.
- Une fois le nom entièrement saisi, appuyez sur la touche **FUNC** pour passer à l'écran suivant.
- **Note :** Avant d'effectuer la dénomination d'un modèle, il faut d'abord sélectionner ce modèle par le mode de programmation.

C) Copie de modèle

Reportez-vous à l'image écran de la notice originale.

- Après avoir accédé au mode de configuration, appuyez sur la touche **FUNC** jusqu'à parvenir à l'écran de copie de modèle.
- Le **MASTER** (maître) est le modèle sélectionné dans le mode de programmation.
- Le **SLAVE** (esclave) peut être n'importe quel modèle, mais il faut faire attention car la programmation effacera toute programmation précédente, il faut donc faire attention à ne pas effacer la configuration d'un modèle que vous voulez conserver.
- Appuyez sur les touches **DATA +** ou **–** pour choisir le modèle esclave vers lequel vous voulez copier la programmation du modèle maître.
- Une fois le modèle esclave sélectionné, appuyez simultanément sur les touches **DATA +** et **–** pour effectuer la procédure de copie.
- Si l'opération a été correctement effectuée, son achèvement est signalé par deux "bips".
- **Note :** si le double "bip" n'est pas émis, essayez à nouveau.
- Une fois le nom entièrement écrit, appuyez sur la touche **FUNC** pour passer à l'écran suivant.

Page 10

D) Réinitialisation d'un modèle

Reportez-vous à l'image écran de la notice originale.

- Après avoir accédé au mode de configuration, appuyez sur la touche **FUNC** jusqu'à parvenir à l'écran de réinitialisation **RESET** de modèle.
- Pour réinitialiser le modèle en cours de programmation, appuyez simultanément sur les touches **DATA +** et **-**.
- Si l'opération a été correctement effectuée, son achèvement est signalé par deux "bips".
- **Note :** si le double "bip" n'est pas émis, essayez à nouveau.
- N'oubliez pas qu'une réinitialisation remet tous les paramètres aux valeurs par défaut définies en usine, de sorte que toute programmation effectuée avant est effacée.
- Appuyez sur la touche **FUNC** pour passer à l'écran suivant.

E) Inversion du sens de rotation des servos

Reportez-vous à l'image écran de la notice originale.

- Après avoir accédé au mode de configuration, appuyez sur la touche **FUNC** jusqu'à parvenir à l'écran d'inversion du sens de rotation des servos.
- Appuyez sur la touche **SEL** pour déplacer le curseur jusqu'à **ST** (steering) pour la direction, **THRO** (throttle) pour les gaz et AUX pour la troisième voie auxiliaire.
- Une fois la voie voulue choisie, appuyez simultanément sur les touches **DATA +** et **–** pour effectuer l'inversion.
- Si l'opération a été correctement effectuée, son achèvement est signalé par un bip et le carré noir passera de la position **NOR** (normal) à la position **REV** (inversé) ou inversement.
- Appuyez sur la touche **FUNC** pour passer à l'écran suivant.

F) Chronomètre

Reportez-vous à l'image écran de la notice originale.

- Après avoir accédé au mode de configuration, appuyez sur la touche **FUNC** jusqu'à parvenir à l'écran de programmation du chronomètre.
- Appuyer sur la touche **SEL** pour déplacer le curseur et choisir les minutes ou les secondes.
- Appuyez sur les touches **DATA +** ou **–** pour choisir la durée de décomptage à programmer avec un maximum de 59:59 ou laissez sur 00:00 pour que le chronomètre compte la durée écoulée.
- Pour mettre le chronomètre en route lorsque l'émetteur fonctionne, appuyez sur la touche **SEL**.
- Pour interrompre le chronomètre, appuyez de nouveau sur la touche **SEL**, puis appuyez une nouvelle fois pour le remettre en marche.
- Pour arrêter le chronomètre, appuyez sur la touche **FUNC**.
- Pour réinitialiser le temps total du chronomètre, appuyez simultanément sur les touches **FUNC +** et **-**.
- **Note :** Le chiffre qui apparaît au même endroit que le chronomètre indique la durée totale de fonctionnement de l'émetteur en heures et minutes depuis la dernière réinitialisation.
- **Conseil :** Réinitialisez le chronomètre totalisateur à chaque fois que vous rechargez la batterie ou remplacez les piles afin de savoir quelle durée de fonctionnement est disponible.
- Appuyez sur la touche **FUNC** pour passer à l'écran suivant.

Page 11

G) Configuration de la voie 3

Reportez-vous à l'image écran de la notice originale.

- Après avoir accédé au mode de configuration, appuyez sur la touche **FUNC** jusqu'à parvenir à l'écran de programmation de la troisième voie.
- Appuyez sur les touches **DATA +** et **–** pour choisir "**Linear**" ou "**Shift**".
- Le mode Linear (continu) est actionné par le levier de trim situé à la droite du montant du volant ; il permet de faire déplacer le servo à n'importe quel point de sa course. L'utilisation la plus courante est le réglage de richesse de carburation sur un moteur thermique, mais de nombreuses autres utilisations sont possibles.
- Le mode Shift (passage de vitesse) est actionné par la touche située à gauche sous le volant. Ce mode est utilisé pour changer de rapport de vitesse sur un MTA-4®, un T-Maxx® ou tout autre véhicule du même type à boîte de vitesses.
- **Conseil :** Utilisez l'articulation du pouce gauche pour changer de vitesse. Lorsque l'on pousse sur la touche, le servo **AUX** passe d'une extrémité de sa course à l'autre et inversement lorsqu'on appuie une nouvelle fois. Chaque extrémité de la course peut être réglée indépendamment sur l'écran de programmation **EPA** afin d'effectuer un réglage fin.
- Appuyez sur la touche FUNC pour passer à l'écran suivant.

H) Sortie du programme

- Une fois tous les paramètres de ce menu configurés, il est possible de sortir du programme simplement en éteignant la radio, puis en la rallumant pour l'utiliser.
- S'il reste des éléments à programmer, appuyez sur la touche FUNC pour continuer à faire défiler les écrans de programmation.
- Les écrans ne défilent que dans un seul sens, de sorte que si on manque un écran il suffit de continuer à les faire défiler jusqu'à revenir à l'écran voulu.

7. Mode de programmation

Le menu de programmation permet de passer d'une mémoire de modèle à une autre et de programmer tous les paramètres nécessaires pour régler un modèle. Les écrans du mode de programmation apparaissent dans l'ordre suivant :

1. Choix du modèle
2. Sub-trims
3. EPA (réglage des fins de course des servos)
4. Exponentiel
5. ABS (freinage anti-blocage)
6. Mixages

Programmation

- Accédez au menu en appuyant sur la touche **FUNC** (fonction) lorsque l'émetteur est allumé.

Page 12

A) Choix du modèle

Reportez-vous à l'image écran de la notice originale.

- Appuyez sur les touches **DATA +** ou **–** pour choisir le modèle à afficher (1-20)
- **Note :** Rappelez-vous que si vous voulez nommer ou renommer un modèle, il faut d'abord sélectionner le modèle dans ce programme, puis sortir du menu ou éteindre la radio et suivre les instructions de dénomination du mode de configuration.
- Appuyez sur la touche **FUNC** pour passer à l'écran suivant.

B) Sub-trims

Reportez-vous à l'image écran de la notice originale.

- Après être entré dans le mode de programmation, appuyez sur la touche **FUNC** pour arriver au menu de sub-trim.
- Le menu affiche les réglages en cours. Pour les modifier, appuyez sur la touche **SEL**.
- La fonction Steering (direction) apparaît en premier. Utilisez les touches **DATA +** et **–** pour régler la position du sub-trim de direction.
- Appuyez sur la touche **SEL** pour passer à la fonction de sub-trim des gaz (Throttle) et réglez la position au moyen des touches **DATA +** ou **–**.
- Appuyez sur la touche **SEL** pour passer à la fonction de sub-trim de la voie 3 auxiliaire et réglez la position au moyen des touches **DATA +** ou **–**.
- Appuyez sur la touche **SEL** pour revenir à l'écran principal du menu de sub-trim.
- **Note :** l'écran principal de sub-trim affiche maintenant les réglages qui viennent d'être effectués.
- **Note :** Appuyez simultanément sur les touches **DATA +** et **–** pour réinitialiser et revenir aux valeurs par défaut.
- Appuyez sur la touche **FUNC** pour passer à l'écran suivant.

C) EPA (réglage des fins de course)

Reportez-vous à l'image écran de la notice originale.

- Après être entré dans le mode de programmation, appuyez sur la touche **FUNC** pour arriver au menu **EPA**.
- Le menu affiche les réglages en cours. Pour les modifier, appuyez sur la touche **SEL**.
- La fonction "Steering" (direction) apparaît en premier. Utilisez la touche **DATA +** pour augmenter une demi-course ou la touche **DATA -** pour la réduire.
- **Note :** En laissant le volant au neutre, on ajuste simultanément les demi-courses **L** (gauche) et **R** (droite). POUR NE REGLER QU'UN SEUL COTE A LA FOIS, tournez le volant dans la direction que vous souhaitez régler.
- **Conseil :** Pour régler facilement l'**EPA**, tournez le volant jusqu'en butée d'un côté, puis augmentez ou réduisez la course de manière à ce que le servo fasse tourner les roues jusqu'à leur débattement maximum sans provoquer de blocage.

Page 13

- Appuyez sur la touche **SEL** pour passer à la fonction **EPA** des gaz et effectuez les réglages au moyen des touches **DATA +** ou **–** de la même manière que pour la direction. Pour régler le plein gaz, tirez l'accélérateur à fond. Pour régler le frein, poussez la gâchette de frein jusqu'en butée.
- **Note :** le bouton **ATL** situé sous la molette de Dual-Rate de direction sur la poignée effectue le même réglage que l'**EPA** du frein.
- **Conseil :** Il est possible d'ajuster l'**ATL** tout en pilotant afin de doser finement le freinage du véhicule. La valeur du réglage est affichée sur l'écran principal.
- Appuyez sur la touche **SEL** pour régler les demi-courses de la voie 3 auxiliaire de la même manière avec les touches **DATA +** ou **-**.
- **Note :** Si l'option **SHIFT** a été choisie pour ce modèle, il faut utiliser la touche de changement de vitesse pour régler successivement les deux demi-courses.
- **Note :** Si l'option **LINEAR** a été choisie pour ce modèle, il faut pousser le levier de trim électronique situé à droite du volant pour faire tourner le servo du côté que vous voulez régler. En conservant le trim centré, vous réglez simultanément les deux demi-courses.
- Appuyez sur la touche **SEL** pour revenir à l'écran principal du menu **EPA**.
- **Note :** l'écran principal **EPA** affiche maintenant les réglages qui viennent d'être effectués.
- **Note :** Appuyez simultanément sur les touches **DATA +** et **–** pour réinitialiser et revenir aux valeurs par défaut (100%).
- Appuyez sur la touche **FUNC** pour passer à l'écran suivant du menu.

D) Exponentiel

Reportez-vous à l'image écran de la notice originale.

- Après être entré dans le mode de programmation, appuyez sur la touche **FUNC** pour arriver au menu d'exponentiel.
- Pour régler la valeur d'exponentiel, appuyez sur la touche **SEL** pour sélectionner la direction (**ST**) ou les gaz (**THRO**). Appuyez ensuite sur la touche **DATA +** pour régler de l'exponentiel positif ou sur la touche **DATA -** pour de l'exponentiel négatif.

Reportez-vous à l'image écran de la notice originale.

- **Note :** Le graphique affiche la courbe d'exponentiel pour une demi-course du servo.
- **Note :** Appuyez simultanément sur les touches **DATA +** et **–** pour réinitialiser et revenir aux valeurs par défaut (0%).
- **Conseil :** Une valeur d'exponentiel négatif pour la direction rend la voiture moins sensible à des mouvements du volant de faible amplitude alors qu'une valeur positive augmente la sensibilité. En règle générale, on utilise pour la direction que l'exponentiel négatif mais il est toujours utile d'expérimenter les réglages afin de trouver ce qui convient le mieux à un style de pilotage particulier. Une bonne valeur indicative pour commencer est de l'ordre de –30%.
- **Conseil :** Pour l'accélérateur, on utilise de l'exponentiel négatif pour rendre l'accélération plus progressive et l'exponentiel positif pour la rendre plus brutale. En général, on utilise de l'exponentiel négatif avec une voiture électrique puissante ou une voiture thermique ou lorsque la piste est glissante. On utilise de l'exponentiel positif sur des voitures à moteur électrique standard ou lorsque la piste est très accrocheuse.

E) ABS (freinage anti-blocage)

Reportez-vous à l'image écran de la notice originale.

- Après être entré dans le mode de programmation, appuyez sur la touche **FUNC** pour arriver au menu **ABS**.
- Appuyez simultanément sur les touches **DATA +** ou **–** pour activer ou désactiver l'**ABS**.
- Une fois l'**ABS** activé (**ON**), appuyez sur la touche **SEL** pour faire passer le curseur au réglage **POINT** ; il définit la position de la course du frein à partir de laquelle l'**ABS** entre en action.

Page 14

- Pour effectuer ceci, il faut pousser la gâchette de frein jusqu'à la position voulue puis appuyer simultanément sur les touches **DATA +** et **-**. Si l'opération a été bien effectuée, le pourcentage indiqué sur l'écran indique la nouvelle position. S'il ne correspond pas à ce qui est voulu, il suffit de répéter l'opération.
- Appuyez sur la touche **SEL** pour programmer ensuite le **DELAY**. C'est l'intervalle de temps que l'on souhaite avant que l'ABS ne devienne actif.
- Appuyez sur la touche **DATA** pour régler le délai. Plus le chiffre est faible, plus le délai est court.
- Appuyez sur la touche **SEL** pour programmer ensuite le réglage de l'amplitude (**DEPTH**). C'est l'amplitude de battement du servo lorsque l'**ABS** est en action.
- Appuyez sur la touche DATA pour régler la valeur. Plus le chiffre est faible, plus l'amplitude de pulsation est faible.
- Appuyez sur la touche SEL pour programmer ensuite la vitesse (**SPEED**). C'est la fréquence de battement du servo.
- Appuyez sur la touche DATA pour régler la valeur. Plus le chiffre est faible, plus la fréquence est élevée.
- **Note :** En général la fonction **ABS** n'est utilisée que sur les voitures à moteur thermique. Pour régler finement la force de freinage d'une voiture électrique, utilisez plutôt le trim d'**ATL**.
- **Conseil :** A la suite de nombreux essais, le team HITEC a défini les réglages d'**ABS** suivants qui conviennent dans la majorité des cas :
  - POINT : . . . . . .50% à 75%
  - DELAY : . . . . . .0 à 2
  - DEPTH : . . . . . .3 à 5
  - SPEED : . . . . . .2 à 5
- Appuyez sur la touche **FUNC** pour passer à l'écran suivant du menu.

F) Mixages

Reportez-vous à l'image écran de la notice originale.

- Après être entré dans le mode de programmation, appuyez sur la touche **FUNC** pour arriver au menu de mixage.
- Pour utiliser cette fonction, il faut d'abord choisir la commande **LINEAR** pour la voie 3 auxiliaire. Si **SHIFT** est programmé, la fonction ne peut pas être activée.
- Appuyez simultanément sur les touches **DATA +** et **–** pour activer ou inhiber la fonction de mixage.
- Appuyez sur la touche **DATA +** ou **–** pour choisir la fonction maîtresse **ST** (direction) ou **THRO** (gaz).
- Appuyez sur la touche **SEL** pour déplacer le curseur à la position "**Rate 1**" (taux de mixage) et utilisez la touche **DATA +** ou **–** pour programmer la valeur. Si **ST** a été choisi, cet écran permet de programmer ainsi le taux de mixage vers le servo **AUX** pour un virage à gauche. Il suffit alors de tourner le volant à droite pour pouvoir programmer le taux de mixage pour un virage à droite "**Rate 2**".
- Si la programmation **THRO** a été choisie, "**Rate 1**" correspond aux gaz et "**Rate 2**" au frein. Il suffit de pousser la gâchette de frein pour pouvoir programmer "**Rate 2**" en utilisant les touches **DATA +** et **-**.
- Appuyez sur la touche **SEL** pour faire passer le curseur à la programmation du Neutre. Cette fonction permet d'ajuster la position neutre du servo **AUX** si nécessaire. Pour effectuer cette programmation, actionnez la commande de l'émetteur jusqu'à ce que le servo **AUX** soit à la position souhaitée, puis appuyez simultanément sur les touches **DATA +** et **-**.
- Note : Le trim n'est pas associé au servo **AUX** par le mixage, il est donc nécessaire d'utiliser la fonction "Neutral" de cet écran de programmation pour régler précisément la position du servo afin qu'elle corresponde à celle du "Master".

Page 15

8. Petit guide de dépannage

Question : J'ai installé les piles dans mon émetteur, mais les diodes LED ne s'allument pas.
Réponse : Vérifiez que l'installation des piles soit correcte et les polarités soient bien respectées (+ et -)

Question : Ma radio fonctionne bien, mais je n'ai pas de contrôle.
Réponses :
- Assurez-vous que l'interrupteur est bien sur marche et branché au récepteur.
- Vérifiez que les batteries ou piles sont bien chargées. Echangez ou rechargez si nécessaire.
- Vérifiez que vous utilisez les bons quartz.

Question : Ma voiture reçoit des parasites, ou les servos et/ou le variateur de vitesse ne fonctionnent pas normalement.
Réponses :
- Vérifiez qu'aucun autre ensemble de radiocommande n'est en fonctionnement sur le même canal.
- Vérifiez que votre moteur électrique est bien muni de ses condensateurs d'antiparasitage, que l'interrupteur est propre et que les charbons ou balais du moteur ne sont pas usés. Remplacez si nécessaire.
- Recherchez toute vis desserrées ; les contacts métal sur métal peuvent provoquer des parasites.
- Assurez-vous que l'antenne du récepteur n'est pas endommagée ni coupée.
- Assurez-vous que les câbles alimentant le moteur sont à plus de 5 cm du récepteur.
- Remplacez les quartz si nécessaire.
- Si rien de cela ne corrige les défauts, il est possible que votre ensemble de radiocommande comporte une panne interne. Renvoyez-le au Service Après-Vente.

9. Précautions
- Ne faites jamais fonctionner le véhicule dans la rue avec de la circulation ou des passants.
- Dépliez toujours complètement l'antenne de l'émetteur pendant l'utilisation.
- Vérifiez toujours le niveau de la batterie de l'émetteur avant utilisation.
- Ne tentez jamais de faire fonctionner deux modèles – ou plus – simultanément sur le même canal.
- Ne faites jamais fonctionner le modèle sous la pluie ni rouler dans une flaque d'eau.
- Ne faites jamais fonctionner le modèle à moins de 1500 m d'un circuit de voitures radiocommandées.
- Ne faites jamais fonctionner le modèle en étant sous l'influence de l'alcool ou d'une drogue.
- Allumez toujours d'abord l'émetteur, puis le récepteur afin d'éviter toute perte de contrôle.
- Pour replier l'antenne de l'émetteur, ne la poussez jamais par son extrémité.

10. Conseils de course
- Allez moins vite pour arriver premier. Ne pilotez pas brutalement. Une trajectoire plus coulée sur la piste vaut mieux qu'une plus grande vitesse de pointe.
- Utilisez la molette de Dual-Rate pour réduire la sensibilité de la direction si la trajectoire de la voiture n'est pas suffisamment coulée, augmentez la sensibilité si la voiture ne tourne pas suffisamment.
- Ajoutez du freinage de repos (voir Trims de direction et des gaz) si la voiture ne rentre pas franchement dans les virages. Tournez le trim dans l'autre sens pour réduire le freinage si la voiture dérape avant d'entrer dans un virage lorsque l'accélérateur est relâché.
- Evitez les accidents ! Il vaut toujours mieux suivre une trajectoire plus cool que d'avoir la voiture sur le toit et attendre le ramasseur.
- Rappelez-vous que la chose la plus importante est que vous pilotez une voiture radiocommandée pour vous faire PLAISIR.

SAV MRC-HITEC
15bis Avenue de la Sablière
94370 Sucy en brie
Tel : 01.49.62.09.60

Visitez notre site internet pour connaître les nouveautés, les produits, les tests etc...

www.mrcmodelisme.com

Importé en France par :

MODEL RACING CAR

ZAC, 15bis Avenue de la Sablière
94370 Sucy en Brie
Tél. : 01.49.62.09.60
Fax : 01.49.62.09.73